

تناقضات دولت در حذف یارانه‌ها



وحید عظیم‌نیا دبیر گروه اقتصادی

دولت اخیراً با ادعای اجرای قانون، سلاخی یارانه نقدی سه دهک بالای درآمدی را آغاز کرده و بناسبت حدود ۲۵میلیون نفر را از دریافت یارانه نقدی محروم کند. می‌گویند این تصمیم، گامی در راستای «عدالت و همدفندی» است، اما در پس این شعار آشأ، واقعیتی نهفته است که بوی تناقض و بی‌توجهی به زندگی واقعی مردم می‌دهد. با حذف یارانه این سه دهک، حدود ۵/۵ه‌مت در ماه برای دولت صرفه‌جویی می‌شود و این رقم قرار است به دهک‌های پایین‌تر اختصاص یابد تا به زعم دولت، توزیع یارانه‌ها عادلانه‌تر شود، اما آیا این رقم، واقعاً گرهی از کار معیشت مردم باز می‌کند؟ و آیا ارزش دارد که برای صرفه‌جویی چنین مبلغی در مقابل منابع هتکفت دولت، میلیون‌ها نفر از حداقل حمایت نقدی محروم شوند؟

دولت در حالی از اجرای قانون سخن می‌گوید که خود بارها در اجرای الزامات برنامه هفتم، توسعه، چشم بر قانون بسته است. گویا قانون فقط زمانی پیدا می‌کند که بتوان از آن برای توجیه فشار بر مردم استفاده کرد.

در سایر موارد، قانون به راحتی به حاشیه می‌رود. همین دولت که هنوز نتوانسته بخش‌های اصلی برنامه توسعه را اجرا کند، ناگهان در حذف یارانه‌ها احساس تکلیف کرده است! در حالی که می‌توانست با فراهم کردن سبترهای دقیق‌تر، اجرای چنین تصمیمی را به تعویق اندازد تا خطاهای آن دامن میلیون‌ها خانوار را نگیرد.

مسئله فقط میزان صرفه‌جویی نیست، بلکه روش شناسایی دهک‌های درآمدی است، چه آنکه شاخص‌ها، ناقص و نادقیق هستند و در مواردی کاملاً گمراه کننده. مثلاً خانواده‌ای با سه فرزند و از طریق قاعده فرزندآوری، پس از سال‌ها انتظار، موفق شده است خودروبی بخرد تا شاید با فروش آن بخشی از هزینه‌های زندگی‌اش را جبران کند، در سیستم آماری دولت به عنوان «دهک بالا» ثبت می‌شود یا کارمندی که برای پرداخت اجاره‌خانه و مخارج روزمره‌اش ناچار به گرفتن وام شده، به‌دلیل گردش بالای حساب، از فهرست دریافت‌کنندگان یارانه حذف می‌شود.

جالب‌تر اینکه داشتن ملک، آن‌گونه که ابتدا وعده داده شده بود، به‌درستی در شاخص‌ها لحاظ نمی‌شود، بنابراین این ممکن است کسی در مرکز شهر صاحب چند آپارتمان باشد اما همچنان یارانه دریافت کند، در حالی که خانواده‌ای در حاشیه شهر با درآمدی ناچیز از فهرست حذف می‌شود. چنین تناقضی را نمی‌توان به «خطای آماری» نسبت داد، این خطا ساختاری است و باید اصلاح شود.

از سوی دیگر، دولت خود اعلام کرده خط فقر برای هر فرد حدود ۸ میلیون تومان در ماه است. بر این اساس، یک خانواده سه‌نفره باید حداقل ۲۴ میلیون تومان در ماه درآمد داشته باشد تا زیر خط فقر نباشد، اما همین دولت، خانواری با درآمد ۹ میلیون تومانی را در دهک بالا می‌داند و یارانه‌اش را قطع می‌کند. تناقض از این آشکارتر؟ گویی دولت در فراموش کرده است که مردم در اقتصاد کاغذی زندگی نمی‌کنند، در بازاری زندگی می‌کنند که قیمت‌ها هر روز بالا می‌رود، اجاره‌خانه‌سر به فلک کشیده و تورم دیگر به واژه‌ای معمولی در زندگی‌شان بدل شده است.

دولت مدعی است حذف یارانه ثروتمندان، عدالت را برقرار می‌کند، اما عدالت واقعی با نمایش و آمارسازی محقق نمی‌شود. عدالت یعنی توزیع شفاف منابع، جلوگیری از رانت، فساد و مهار هزینه‌های بی‌ضابطه خود دولت. طبعاً عدالت به معنی گرفتن چندصد هزار تومان از مردم نیست.

اگر دولت واقعاً به دنبال عدالت بود، از خود می‌رسید چرا باید سالانه یارانه سوخت هوپیمَا - که تقریباً معادل همین رقم ۹/۵ه‌مت است - همچنان پرداخت شود؟ یا هدف این یارانه غیرمنصفانه‌تر از حذف یارانه نقدی خانواده‌های کارگر و بازنشسته بود؟

از همه عجیب‌تر، ماجرای مالیات بر ارزش افزوده است. دولتی که سالانه از حداقل ۴۰۰ه‌مت، مالیات بر ارزش افزوده و به عبارت بهتر مالیات بر مصرف مردم عادی؛ سخن می‌گوید، هیچ‌گاه توضیح نداده است این پول دقیقاً در کجا خرج می‌شود. آیا بهتر نبود بخشی از همین درآمد کلان برای بهبود معیشت دهک‌های پایین‌تر اختصاص می‌یافت؟ دولت که مالیات را از جیب همه مردم - حتی فقیرترین اقشار - می‌گیرد، چرا هنگام توزیع منابع، عدالت را به یاد نمی‌آورد؟

حتی اگر بپذیریم دولت واقعاً به این صرفه‌جویی ۷/۵ه‌مت نیاز نیست دارد، باز هم پرسش پابرجاست که چرا همیشه ساده‌ترین‌بر راه، یعنی فشار بر مردم، انتخاب می‌شود؟ چرا دولت از خود شروع نمی‌کند؟ هزینه‌های غیر ضروری، بودجه‌های پنهان نهاده‌ا، یارانه‌های انرژی و رانت‌های انرژی، هر کدام دردها برابر رقم حذف یارانه‌هاست، اما هیچ یک از آنها در اولویت قرار نمی‌گیرند. به‌ظفر می‌رسد حذف یارانه‌ها برای ترمیم ظاهری تراز مالی دولت، آن‌هم به بهای نارضایتی عمومی و بی‌اعتمادی مردم طراحی شده است!

تناقض دیگر در رفتار دولت، نگاه دوگانه به مفهوم «دهک بالا» است. وقتی صحبت از اخذ مالیات می‌شود، نگاهان جمعیت دهک بالا محدود به عده‌ای خاص معرفی می‌شود و بسیاری از پردرآمدها از تیرس مالیات می‌گریزند، اما وقتی نوبت به حذف یارانه می‌رسد، همان دولت، میلیون‌ها خانواده طبقه متوسط را در فهرست دهک‌های بالا قرار می‌دهد. چنین تناقضی نشان می‌دهد سیاستگذار، حتی در تعریف عدالت اقتصادی نیز سردرگم است.

پیامدهای اجتماعی این تصمیم، از خود تصمیم مهم‌تر است. حذف یارانه‌ها، آن‌هم در شرایطی که تورم کورده‌های جدیدی ثبت می‌کند، فشار مضاعفی بر طبقات متوسط و پایین‌وارد خواهد کرد. بی‌توجهی به آنها تضعیف اعتماد اجتماعی و بی‌ثباتی اقتصادی است. در حالی که حمایت از طبقه متوسط می‌تواند عامل ثبات باشد، دولت با تصمیم‌های عجولانه، این طبقه را به سمت نارضایتی سوق می‌دهد. دولت باید پاسخ دهد آیا حذف یارانه‌ها واقعاً گامی به سوی عدالت است یا صرفاً جابه‌جایی فشار از بودجه دولت به جیب مردم؟ عدالت، در اصلاح ساختار اقتصادی معنا دارد، اما آنچه اکنون دیده می‌شود، تلاش برای نمایش نظم مالی است، در حالی که بی‌نظمی در عمق اقتصاد خانه رخنه کرده است.

جان کلام آنکه مسئولیت این نابسامانی‌ها صرفاً بر دوش دولت نیست. مجلس شورای اسلامی نیز در ایفای نقش نظارتی خود کوتاهی کرده است؛ از نهاده‌ای که باید مداخلع منافع عمومی باشد، انتظار می‌رفت در برابر سیاست‌های ناقص و مبهم دولت در حوزه یارانه‌ها بایستد، اما متأسفانه آنچه در عمل دیده می‌شود، نوعی انفعال و حتی همراهی با تصمیم‌هایی است که مستقیماً معیشت مردم را هدف گرفته‌اند. مجلس، دولت را موظف نکرده است شاخص‌های شناسایی دهک‌های درآمدی را دقیق و عادلانه تنظیم کند و فراتر از آن در برابر اجرای ناقص قانون نیز سکوت اختیار کرده است.

دولت باید از این مسیر نادرست که به نام اجرای قانون اما به زیان مردم در پیش گرفته است، دست بردارد. چه آنکه اجرای قانون زمانی ارزشمند است که با دقت، شفافیت و رعایت حقوق همه اقشار همراه باشد، نه آنکه به ابزاری برای حذف و نادیده‌گرفتن حق مردم تبدیل شود. اگر هدف، عدالت است، باید نخست معیارها و اصلاح و شاخص‌ها واقعی شود تا هیچ خانواری بی‌دلیل از حمایت‌های محروم نماند. دولت موظف است اجرای قانون را به گونه‌ای سامان دهد که به جای قربانی کردن مردم، اعتماد آنان را بازگرداند و عدالت را از شعار به عمل نزدیک کند.



۲ گزارش
سعیده زمانی

در حالی که ماه‌ها کشمکش میان ایران خودرو و نهادهای نظارتی از جمله سازمان حمایت، دیوان عدالت اداری، تعزیرات و شوروی رقابت افکار عمومی را به خود مشغول کرده بود، حالا با موفقست ناگهانی این دستگاه‌ها با افزایش قیمت‌ها، نه تنها اتهامات بر طرف نشده بلکه پرستش‌های جدیدی درباره پشت پرده تصمیمات متناقض و تعدد نهادهای تصمیم‌گیر در صنعت خودرو مطرح شده؛ صنعتی که با وجود بیش از ۲۰ نهاد ناظر، همچنان گرفتار آشفتگی نهادی و سیاستگذاری‌های بی‌ثمر است.

■ ■ ■

وزارت صمت، شورای رقابت، ستاد تنظیم بازار، سازمان حفاظت از محیط‌زیست، سازمان حمایت، و ده‌ها نهاد دیگر در حوزه صنعت خودرو نقشی تصمیم‌گیر دارند؛ نهادهایی که نه تنها هماهنگی چندانی با یکدیگر ندارند، بلکه در بسیاری موارد تصمیم‌های‌شان در تعارض آشکار قرار می‌گیرد.

■ **تصمیم‌سازی‌های موازی در حوزه خودرو**
نظام سیاستگذاری خودرو در ایران گرفتار تصمیم‌سازی‌های موازی و جزیره‌ای شده است. گزارش جدید مرکز پژوهش‌های مجلس با عنوان «بایسته‌های ایجاد تنظیم‌گرهای بخشی در ایران» نیز بر همین نکته تأکید دارد. این گزارش با تمرکز بر رابطه میان شورای رقابت و سایر نهادهای تنظیم‌گر بخشی نشان می‌دهد ساختار تنظیم‌گری در صنعت خودرو به جای شفافیت، تخصص و استقلال، به شبکه‌ای درهم‌تنیده از تصمیم‌گیران پراکنده و گاه متعارض تبدیل شده است.

■ **تنظیم‌گری یا آشفتگی نهادی؟**
حاصل این تکثر نهادهای اسانه نظم و کارآمدی، بلکه نوعی آشفتگی نهادی و سردرگمی در مسیر تصمیم‌سازی است. بارها شاهد بوده‌ایم که تصمیم یک نهاد در این بخش، با ورود نهاد دیگر لغو یا خنثی شده است. مثال این تعارض را به خوبی در موضوع اخیر گرانی محصولات ایران خودرو می‌توان مشاهده کرد. حدود هفت ماه پیش سازمان حمایت باقیمت‌های اعلامی از سوی ایران خودرو مخالفت کرده بود. اوایل مردادماه نیز ایران خودرو به دلیل آنچه تمل سازمان حمایت در اصلاح قیمت‌ها خوانده‌خود، رسماً قیمت‌های جدیدی برای محصولاتش تعیین کرد. سازمان حمایت اما این قیمت‌ها را غیرقانونی اعلام و در اوایل تیرماه رشد قیمت ۱۵درصدی خودرو را ابلاغ کرد. این اختلاف در میزان رشد قیمت، یکی از پرحاشیه‌ترین اختلافات خودروسازان با سیاستگذاران را به اوج خود رساند. کار به جایی رسید که پای نهادهای نظارتی و حتی قضایی به موضوع باز شد. علاوه بر دیوان عدالت اداری، سازمان تعزیرات نیز به ماجرا ورود کرد و قیمت‌های ایران خودرو را بر مصادیق گران‌فروشی دانست و حتی تصمیم‌سازی‌ای را به‌راه شاهد بوده‌ایم که تصمیم یک نهاد در این بخش، با ورود نهاد دیگر لغو یا خنثی شده است. مثال این تعارض را به خوبی در موضوع اخیر گرانی محصولات ایران خودرو می‌توان مشاهده کرد. حدود هفت ماه پیش سازمان حمایت باقیمت‌های اعلامی از سوی ایران خودرو مخالفت کرده بود. اوایل مردادماه نیز ایران خودرو به دلیل آنچه تمل سازمان حمایت در اصلاح قیمت‌ها خوانده‌خود، رسماً قیمت‌های جدیدی برای محصولاتش تعیین کرد. سازمان حمایت اما این

قیمت‌ها را غیرقانونی اعلام و در اوایل تیرماه رشد قیمت ۱۵درصدی خودرو را ابلاغ کرد. این اختلاف در میزان رشد قیمت، یکی از پرحاشیه‌ترین اختلافات خودروسازان با سیاستگذاران را به اوج خود رساند. کار به جایی رسید که پای نهادهای نظارتی و حتی قضایی به موضوع باز شد. علاوه بر دیوان عدالت اداری، سازمان تعزیرات نیز به ماجرا ورود کرد و قیمت‌های ایران خودرو را بر مصادیق گران‌فروشی دانست و حتی تصمیم‌سازی‌ای را به‌راه شاهد بوده‌ایم که تصمیم یک نهاد در این بخش، با ورود نهاد دیگر لغو یا خنثی شده است. مثال این تعارض را به خوبی در موضوع اخیر گرانی محصولات ایران خودرو می‌توان مشاهده کرد. حدود هفت ماه پیش سازمان حمایت باقیمت‌های اعلامی از سوی ایران خودرو مخالفت کرده بود. اوایل مردادماه نیز ایران خودرو به دلیل آنچه تمل سازمان حمایت در اصلاح قیمت‌ها خوانده‌خود، رسماً قیمت‌های جدیدی برای محصولاتش تعیین کرد. سازمان حمایت اما این

قیمت‌های جدید خود را در سامانه کدال بارگذاری و اعلام کرد مهلت یک‌ماهه سازمان حمایت به پایان رسیده است. یک مثال دیگر در باب تعارض تصمیم‌گیری در حوزه خودرو، قیمت‌گذاری خودروهای وارداتی بود. در شرایطی که با اعلام شورای رقابت مبنی بر اینکه بازار خودروهای وارداتی دیگر انحصاری نیست و مشمول دستورالعمل‌های قیمت‌گذاری این شورا نمی‌شود، انتظار این بود که قیمت‌گذاری دستوری خودروهای وارداتی به پایان برسد اما در نهایت اختیار قیمت‌گذاری به نوعی به ستاد تنظیم بازار سپرده شد.

■ **تعارض نهادهای تنظیم‌گر در حوزه خودرو**
عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان اینکه باید در حمایت از صنعت خودرو، تمام بخش‌های زنجیره تأمین خودرو را در نظر بگیریم، گفت: متأسفانه ما بعد از گذشت یک دهه هنوز نتوانسته‌ایم خروجی قابل‌قبولی در حوزه تأمین خودرو داشته باشیم که ناشی از روزمرگی در اتخاذ تصمیمات در این حوزه

اقتصاد

سرویس اقتصادی ۶۰۰۸۵۲۳

۲۰ نهاد مختلف در حوزه خودرو تصمیم‌گیر هستند

خودرو در پیچ تعارض نهادی



کارشناسان سازمان صنعت، معدن و تجارت در حال بررسی خودروی تولیدی در خط مونتاژ.

است. اکبر زنجیرزاده در ارائه راهکار برای ساماندهی بازار خودرو گفت: در حوزه خودرو باید همه جوانب را باهم ببینیم، یعنی هم شرایط مونتاژ کاران، هم خودروسازان، هم مصرف‌کنندگان و هم میزان آرزوی آن‌ها که برای واردات تعیین شده است. در یک بسته مشخص و نظر بگیریم و بر اساس آن برای رفع مشکلات صنعت خودرو اقدام کنیم.

نماینده مردم اسداباد در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: اگر ما فقط بر بخشی از این زنجیره متمرکز می‌شویم و دیگری را رها کنیم، قطعاً به صنعت خودرو و یک جریان اقتصادی در کشور آسیب می‌رسانیم.

وی در انتقاد به اجرانشدن صحیح مصوبه مجلس برای واردات خودرو یادآور شد: مبلغ ۳میلیارد و ۳۰۰میلیون یورو برای واردات خودرو تعیین کردیم اما اجرای مصوبه مجلس به نتیجه مطلوب برای مصرف‌کننده که دریافت خودرویی با قیمت مناسب است، منتهی نشد و تنها سود این بخش به جیب واردکنندگان رفت. این نماینده مردم در مجلس دوازدهم با تأکید بر ضرورت

مقایسه اشتباه و مخرب بنزین با آب معدنی

از بنزین ندارند، بنابراین افزایش قیمت بنزین ممکن است در کوتاه‌مدت کاهش محسوسی در مصرف ایجاد نکند، اما فشار شدیدی بر هزینه‌های زندگی و تولید وارد کرد.

۲. **تفاوت در اثرات جانبی و پیامدهای اجتماعی – اقتصادی (Externalities – Socio-Economic Impacts)**

افزایش قیمت آب بطری: تأثیر آن عمدتاً بر بودجه خانوار است و احتمالاً به تغییر الگوی مصرف به نفع آب لوله‌کشی منجر شود. اثر

تورمی مستقیم و گسترده آن بسیار محدود است. **افزایش قیمت بنزین:** بنزین یک نهاده اساسی (Input Key) در کل زنجیره تولید و توزیع است. افزایش قیمت آن مستقیماً بر هزینه حمل و نقل تمام کالاها (از نان و میوه تا لوازم خانگی) اثر می‌گذارد و یک تورم فراگیر (Inflation General) ایجاد می‌کند. این افزایش قیمت، به ویژه بر دهک‌های کم‌درآمد که سهم بیشتری از درآمشان را به حمل و نقل اختصاص می‌دهند، فشار غیرمنصفانه‌ای وارد می‌کند.

۴. **تفاوت در ساختار بازار و نقش دولت: (Role Governments & Structure Market)**
بازار آب بطری: یک بازار نسبتاً رقابتی است. چندین برند مختلف با قیمت‌ها و کیفیت‌های متفاوت وجود دارند و مصرف‌کننده حق انتخاب دارد.

بازار بنزین در جمهوری اسلامی ایران: یک بازار انحصاری یا تحت کنترل شدید دولت است. دولت هم به عنوان تولیدکننده/

تأمین‌کننده، هم به عنوان تنظیم‌گر قیمت و هم به عنوان توزیع‌کننده یارانه عمل می‌کند. در چنین بازاری، تصمیم‌گیری درباره قیمت تنها بر اساس «قیمت تمام شده» انجام نمی‌پذیرد، بلکه ملاحظات سیاسی، اجتماعی و تورمی در اولویت قرار دارند.

جمع‌بندی

مقایسه مستقیم قیمت یک کالای نهایی با ارزش افزوده بالا (آب بطری) با یک کالای واسطه‌ای استراتژیک و کم‌کشش (بنزین)، مغالطه‌آمیز و فاقد پشتوانه علمی در علم اقتصاد است. تحلیل صحیح اقتصاد باید به جای نگاه یک‌پارچه به قیمت، به دنبال بررسی همه جانبه هزینه-فایده، توزیع درآمدی، آثار تورمی و کارایی اقتصادی تغییر قیمت بنزین باشد. هدف نهایی اقتصاد، تنها «تعالیل قیمتی» نیست، بلکه «حداکثر کردن رفاه اجتماعی با در نظر گرفتن عدالت و کارایی» است.

توصیه

باید دانست که تغییرات بهای بنزین از طریق هزینه حمل و نقل و حتی فضای روانی آن، تورمی بیش از میزان محاسبه شده خواهد داشت و با توجه به واکنش‌های قبلی اقتصاد کشور نسبت به بهای بنزین، نشان از این دارد که تصمیم‌گیری نسبت به این مسئله، نیازمند تحلیل اقتصادی و جامعه‌شناسی صحیح است و نگاه‌های غیرکارشناسی برخی از مشاوران اقتصادی برای افزایش قیمت بنزین می‌تواند تبعات غیرقابل جبرانی برای اقتصاد داشته باشد.

✳️ **کارشناس اقتصادی**

آکشی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای(شماره فراخوان: ۰۷۰۲۰۵۰۰۰۱۱۰۴۰۰۲۰۰۶)

تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی **www.setadiran.ir** نسبت به دریافت اسناد اقدام نماید. لازم به ذکر است کلیه مراحل برگزاری مناقصه از فراخوان تا انتخاب برنده از سایت مزبور انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی در سامانه ستاد، نسبت به ثبت نام واخذ گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند و جهت عضویت با پشتیبانی سامانه ستاد به شماره ۰۲۱۴۱۹۳۴ تماس حاصل فرمایند. ضمناً درج کامل آدرس محل اقامتگاه شخص حقوقی (آدرس پستی شرکت)، شماره فکس و تلفن شرکت و مدیران شرکت در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت جهت دعوت‌نامه و هر گونه اطلاع رسانی برای کلیه شرکت کنندگان در مناقصه الزامی است.

■ **زمان و مهلت تکمیل و بارگذاری پیشنهادها در سامانه و مهلت تحویل اصل پاکت الف حاوی تضمین شرکت در فرآیند راجع کار:**
شرکت کنندگان می بایست تا ساعت: ۱۴:۰۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۲۶ نسبت به تکمیل اسناد مربوطه و بارگذاری در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) و تحویل اصل پاکت الف (اصل ضمانتنامه شرکت در فرآیند راجع کار/ اصل رسید واریز وجه نقد) لاک مهر شده در مهلت مندرج در این بند به دفتر کمیسیون مناقصات نیز اقدام و رسید دریافت نمایند. (در صورت عدم تحویل اصل ضمانتنامه در سر رسید مندرج در این بند، پیشنهاد بازگشایی نخواهد شد).

■ **زمان و مهلت گشایش پیشنهاد:**
پیشنهادهای واصله در ساعت: ۰۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۰۱ در محل کمیسیون مناقصات به آدرس: تهران- خیابان سپهبد قری-نرسیده به خیابان سینسد- پلاک ۱۸۸- طبقه هشتم از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد)، بازگشایی و خوانده خواهد شد. (اطلاع از تاریخ گشایش پاکات و مواعد زمانی از طریق سامانه ستاد امکان پذیر است).

■ **زمان و مهلت جلسه نوبتی:**
جلسه توجیهی با شرکت کنندگان جهت بازدید از محل انجام کار و توضیح و تشریح اسناد، در ساعت ۱۰:۰۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۸ به نشانی اراک- خیابان یازده خرداد- وروبروی سیلو و دادسرا- شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت منطقه مرکز- امور اداری برگزار می گردد. جهت کسب اطلاعات بیشتر در خصوص موضوع کار مناقصه با تلفن ۰۲۴۴-۳۳۴۴ و ۰۸۶-۳۳۴۴۰۰۴۴ آقای زلفی مسئول خدمات اداری منطقه مرکز تماس حاصل فرمائید.

www.setadiran.ir www.shana.ir www.ioptc.ir

روابط عمومی

شماره: ۰۲۰۵۵۰۱۱۰۴